

Jacques Mistral : «C'est la faillite d'une partie d'un modèle américain»

Propos recueillis par Jacques-Olivier Martin
02/06/2009 | Mise à jour : 08:06 | [Ajouter à ma sélection](#)

Jacques Mistral est directeur des études économiques à l'Institut français des relations internationales (IFRI). Spécialiste des États-Unis, il met en perspective la chute de General Motors.

LE FIGARO. - Que signifie le dépôt de bilan de General Motors pour l'Amérique ?

Jacques MISTRAL. - C'est un ébranlement ! General Motors, c'est le symbole des succès de l'Amérique au XXe siècle. On savait bien sûr que le premier constructeur américain n'allait pas bien depuis des années, mais cette faillite restera comme la faillite d'une partie d'un modèle américain. General Motors est confronté principalement à deux problèmes. Le constructeur incarne les automobiles énergivores et mal adaptées au contexte qui s'est dessiné depuis la fin du siècle dernier. Et puis, il y a un problème de coût lié à la protection sociale qui est une affaire d'entreprise aux États-Unis. Les Big Three financent les retraites et la santé de leurs salariés, alors que Toyota et Honda qui produisent dans le sud ne paient pas ces dépenses, grâce à des régimes sociaux plus réduits. Aujourd'hui, on assiste à la fin d'un modèle de croissance trop peu respectueux de l'environnement et qui accorde trop de crédit à une protection établie au niveau de l'entreprise.

Ces maux sont-ils en train de disparaître ?

C'est le cas. Il y a un dynamisme de la nouvelle Administration qui traite différemment l'environnement. Barack Obama est très volontaire, notamment dans la recherche, l'innovation, les batteries, avec un objectif commun, faire des voitures vertes. Il est aussi actif dans la recherche d'un système social plus large et moins coûteux.

Au-delà de General Motors, est-ce que c'est toute l'industrie qui est à un tournant ?

Le paysage est dual. Le high-tech, l'électronique, la défense, les biotech, ces industries de hautes technologies se portent bien et sont à la pointe de la recherche mondiale. À l'opposé, il y a les secteurs traditionnels, très concurrentiels, que l'Amérique ne veut pas abandonner aux pays émergents mais pour lesquels des politiques de restructurations sont indispensables. Ces politiques sont menées depuis vingt ans en Europe, pas aux États-Unis. C'est le cas de l'automobile mais aussi de la sidérurgie dont la restructuration n'a pas été

faite.

Croyez-vous à la renaissance de General Motors ?

Aux États-Unis, toutes les épreuves sont l'occasion de rebondir. Il faut toutefois être prudent quant au succès d'un tel sauvetage. Je suis frappé par l'incapacité du management depuis vingt ans à s'adapter à la nouvelle donne de l'automobile mondiale. D'un autre côté, c'est peut-être l'électrochoc nécessaire et tant attendu pour repartir dans une direction différente : la production de véhicules du XXIe siècle qui redonneront leur leadership à l'Amérique.









LIRE AUSSI

» [General Motors va disparaître du Dow Jones](#)

» [«Government Motors» est un risque politique pour le président américain](#)

» [La crise financière a accéléré l'agonie du géant de Detroit](#)

» [Le rôle clé du puissant syndicat UAW](#)

Imprimer 	Partager      
Envoyer 	S'abonner 